

te at komme på højde med den, og hvor den bevidste pragtudfoldelse udtrykte politiske og økonomiske ambitioner.

Grith Lerches bidrag, *Tidens mad i hofkulturens køkkener*, fylder knap halvdelen af bogen. Den detaljerede gennemgang af madforbruget ved hoffet benyttes til at nuancere flere opfattelser. Bl.a. at der ikke var tale om en ensformig, saltet mad, men om et ret varieret sortiment af fødevarer, inklusive friske grøntsager. I undersøgelsen fokuseres der især på 1630'erne, der også omfattede det atypiske år 1634, da man holdt et stort bryllup for den udvalgte prins Christian.

Diversiteten i hofholdningens fødevarer relateres endvidere til sociale hierarkier, altså hvilke fødevarer der serveres for hvem. Skønt hofholdningen håndterede kolossale mængder fødevarer, så giver gennemgangen af instrukser for hofholdningen og af „madlogistikken“, hvor andre kunne nyde godt af overskydende mad fra tidligere serveringer, et mere nuanceret syn på en økonomisk bevidst hofholdning. Lerches undersøgelse viser, hvad det bevarede kildemateriale kan udnyttes til, men også at det på ingen måder synes udtømt.

Antologien afsluttes med Sebastian Olden-Jørgensens artikel *Københavns belejring og den svenske storm 1659: Et erindringssted for alle stænder?*, der tager afsæt i historikerne Pierre Noras og James E. Youngs teorier om erindringssteder. Opfattelsen af et erindringssted som et sted, hvor den kollektive erindring har udkrystalliseret sig (en begivenhed, en person, et kunstværk m.m.) (s. 111) problematiseres, idet der kan optræde flere (kollektive) erindringer, der endvidere kan ændres over tid. Her skal ikke refereres forskellige grupperes udnyttelse af Stormen på København som erindringssted, men at såvel kongen, gejstligheden, adelen, studenterne, som borger- og bondestanden kunne relatere sig til den. Det tilskrives, at et erindringssted kendetegnes ved fleksibilitet og foranderlighed – også over tid.

Denne lille antologi rummer fire nedslag i 1600-tallets kultur og mentalitet. Artiklerne er indbyrdes ret forskellige, men læseren får nogle interessante indblik i 1600-tallets kultur og mentalitet. En læseværdig bog, der også kan give inspiration til nye undersøgelser.

*Leon Jespersen*

| PALLE OVE CHRISTIANSEN: *Med skibet i kroppen. Mennesker og maritimt miljø i Det sydfynske øhav 1750-1950*, Marstal Søfartsmuseum 2020, 184 s., 170 kr.

Palle O. Christiansen er først og fremmest kendt for sine mange vægtige bidrag til det danske landbosamfunds kulturhistorie. Siden

1970'erne har han publiceret en lang række arbejder om rurale emner, og man har altid kunnet regne med, at han havde noget væsentligt på hjerte. Han er ikke en af den slags forskere, som man kan fange i at publicere ligegyldigheder. Siden disputatsen *A Manorial World* fra 1996, der handlede om bondementaliteter, godsstrukturer og bondekultur på det sydøstlige Sjælland, og som unægtelig var svær at læse, så er det som om, at han med tiden har forvandlet sig fra indadvendt fagperson, som kun formidlede til sit eget miljø, til en udadvendt og fortælleglad formidler, som er i stand til at formidle på en måde, så alle kan være med og endda få fornøjelse af det. Det er slet ikke nogen lille ting. Alt for få forskere er i stand til netop det.

Den godt formidlede fortællestil begyndte vel egentlig med bøgerne *Kulturhistorie som opposition* fra 2000, *Lykkemagerne* fra 2002 og artikelsamlingen *Landsbyliv* fra 2004, hvorefter det gik slag i slag med det ene velkomponerede arbejde efter det andet, kulminerende med bøgerne om Evald Tang Kristensen, *De forsvundne* fra 2011 og den fremragende, men vist desværre ret oversete, *Tang Kristensen og tidlig feltforskning i Danmark* fra 2013. Særligt den sidste titel udmærker sig med sin analyse af Evald Tang Kristensens folkloristiske indsamlingsture i 1800-tallets Vestjylland og sin klare og læsevenlige sprogdragt. Man forstår virkelig den tidlige folkemindeindsamlings udfordringer og Tang Kristensens mange trængsler, når man har læst denne bog.

I de senere år har Christiansen også udgivet en lille bog om smedehåndværk, *Smeden & skaberværket* (2008), og en bog om sin bedstefar, *Den legende borgermand* (2016), samt populariseret indsigterne fra *A Manorial World* for et dansk publikum i bogen *En egn bliver til* (2019) (se anmeldelsen i *Historisk Tidsskrift*, 2020:2, s. 643-647 ved Benedicte Fønnesbech-Wulff). Vægten i hans faglige portefølje ligger fortrinsvis på det landbohistoriske og det identitetshistoriske felt.

Men nu – man fristes til at sige i al hemmelighed – har Christiansen forfattet et maritimhistorisk værk om søfartskulturen i det sydfynske øhav med særligt fokus på livet og kulturen i den gamle søfartsby Marstal på Ærø i perioden ca. 1750 til 1950. Det havde jeg ikke set komme. Mindre forbløffet var jeg ikke efter at have læst bogen, for den er i al sin enkelhed forbilledlig i den måde, hvorpå den portrætterer den sydfynske skipperkultur og søfartsbyen Marstal. Det gøres, så man virkelig forstår, hvad det var, der drev alle disse småskippere og deres bagland i en tid, hvor småskibsfart med sejlførende træskibe ellers burde have været passé og udkonkurreret af først dampskibe og siden motorskibe

*Med skibet i kroppen* hedder bogen, og det er en velvalgt titel, for det er ikke nogen gængs søfartshistorie. Hovedparten af de søfartshistoriske bøger handler om handel og handelsruter eller udgøres af erin-

dringer fra søfolk, der mindes de gode gamle dage til søs på Atlanten eller i Sydhavet. Christiansens bog handler i stedet om sømanden og om det kulturelle aftryk, som søfolk satte på det miljø, de var en del af, og ikke mindst om den intime sammenhæng mellem mand og skib, hvor skibets bevægelser var indlejret i sømandens krop, således at han og skibet var ét. Den erfarne sømand vidste præcis, hvad han skulle stille op i selv de mest faretruende situationer.

Der er skrevet mange bøger om søfarten på Ærø gennem tiden, især om søfarten i Marstal, hvor Erik Kromans *Marstals Søfart indtil 1925* stadig er hovedværket, men senest også om søfarten i Ærøskøbing, da Mikkel Kühl i 2018 publicerede *Smugleri, skippere og langfart. Ærøskøbings søfart 1750-1920*, hvori han gjorde det klart, at Ærøskøbing var mindst lige så meget en søfartsby som Marstal. Blot synes de fleste at have overset det i deres benovelse over marstallernes utrolige driftighed og maritime virilitet. En bog som Christiansens er jeg dog ikke tidligere stødt på, og den har været hårdt savnet.

Christiansen anlægger et helhedsperspektiv og ønsker at se den store sammenhæng fra selve sejladsen og handlen til det hjemlige miljø med søfartsfamilier og skibsværfter og rebslagere og alle de håndværksmæssige elementer, der nu engang hører en rigtig skipperby til, ligesom det er hans ambition at få læseren til at forstå, hvorfor især marstallerne i slutningen af 1800-tallet og den første halvdel af 1900-tallet så krampagtigt holdt fast i deres ellers umiddelbart så forældede livsform.

Siden midten af 1700-tallet var de små maritime miljøer i Marstal, Ommel og Ærøskøbing på Ærø blomstret op. Det samme gjaldt søfarten i Fåborg og Svendborg og på de nærliggende småøer Thurø og Tåsinge, hvor især Troense forvandlede sig til en skipperby i løbet af 1800-tallet. Det begyndte med mindre jagter og udviklede sig i 1800-tallet til sejlads med galeaser og store to- og tremastede skonnerter, der sejlede på det indenrigske, nordtyske og baltiske marked, men udviklede sig siden til også at omfatte sejlads til Nordafrika og til Canada (Newfoundland) efter klipfisk, der afsattes i Portugal, hvorefter man bragte portvin og andet godt med tilbage til kongeriget. Nationalmuseets to bevarede skonnerter, Bonavista fra 1914 og Fulton fra 1915, er således skibe, der specielt var bygget til den hårde sejlads på Atlanten, og som i dag sejler rundt som nationale mindesmærker over denne særlige fragtfart.

I en tid, hvor de store dampskibsrederier nemt udkonkurrerede de sydfynske småskibe, idet de kunne medbringe langt større fragter og var langt mere punktlige pga. deres maskinkraft, var de sydfynske småskippere nødt til at lede efter nye markeder, hvor det kunne betale sig at sejle med mindre fragter, og hvor de store selskaber ikke men-

te det umagen værd at tage konkurrencen op, da fortjenesterne var for små. Man overlod gerne disse mindre, nicheprægede fragter til de små sydfynske fartøjer, som desuden kunne lægge til på pladser, hvor der ikke fandtes rigtige havne, og hvor varerne skulle fragtes fra og til skibet i joller.

De mindre lunser og mindre fortjenester, som småskipperne måtte lade sig nøje med, betød, at de var nødt til at spare, hvor de kunne, for at få det hele til at løbe rundt. Det medførte, at man sejlede med en minimal besætning på kun 2-4 mand, som desuden levede på smalkost under hele togtet. Heraf kom derfor den i søfartskredse så kendte anekdote, at man altid kunne kende et Marstalskib på lang afstand, for der fulgte aldrig måger i dets kølvand. Her gik nemlig intet til spille. Det betød imidlertid også, at man var nødt til at sætte livet på spil ved at sejle fragter over Atlanten i det sene efterår og endda også om vinteren, selvom sejsæsonen normalt kun gik fra foråret til efteråret. Marstallerne måtte f.eks. leve med, at der ofte gik 2-3 skonnerter til hver vinter på den farlige sejlads til New Foundland.

Men hvorfor gjorde de det? Hvorfor fandt de ikke på noget andet at lave, når det var så farligt, og når fortjenesterne var så små? Det handlede om, påpeger Christiansen, at bevare sin selvstændige livsform. Man ville gøre hvad som helst for at holde fast i den tilværelse, som man kendte, og som man var opdraget til fra barnsben. På denne måde minder småskipperen om tidligere tiders landmænd, der også gjorde alt for at holde fast ved deres selverhvervende livsform til trods for, at de næsten ingen penge kunne tjene. Man blev ved til den bitre ende. For det mindre landbrug indtraf denne i løbet af 1960'erne og 1970'erne. For de sydfynske småskippere skete det allerede i 1940'erne og 1950'erne.

Til trods for deres spinken og sparen var der en del skipperne, der tjente så gode penge, at de blev forholdsvis velstående. Det var dog ikke noget, man kunne vise udadtil, hvis man fortsat ville slippe afsted med at underbetale de lokale søfolk på det groveste og spise dem af med den usle kost, som var almindelig på et Marstalskib. Småskipperne levede derfor som alle andre i Marstal og skilte sig ikke ud på nogen mærkbar måde. Velstand var ikke noget man prangede med. Man var vel alle søfolk.

Palle O. Christiansen formår med meget enkle midler og i et klart sprog at forklare denne særegne kulturform, så den fremstår logisk og rationel for læseren. Især formidler han sammenhængen mellem livet til søs og livet i land på en måde, som man ikke almindeligvis finder i søfartshistoriske værker.

Det er, som nævnt, første gang, jeg har læst om dansk søfartskultur på en så klar måde, og det er al ære værd. Jeg vil gå så vidt som til at

sige, at Christiansen med sin bog har skrevet en grundbog til forståelsen af livet i de små danske søfartssamfund i 1800- og 1900-tallet, en bog om, hvad der drev dem, og hvorfor de blev ved alle vanskeligheder til trods.

Det interessante er også, at denne særlige sejhed og egenrådighed stadig findes i det moderne Marstal, selvom skibene, værfterne og alt det andet for længst er væk. Men det er en anden historie.

*Peter Henningsen*

| JEPPE NEVERS & ANDERS RAVN SØRENSEN (RED.): *Søfartshistorier. Danmarkshistorien til søs*, Gads Forlag, Kbh. 2020, 296 s., 349,95 kr.

Bogen *Søfartshistorier* er blevet til i Netværk for Maritim Erhvervshistorie, hvori indgår forskere fra Syddansk Universitet, CBS, Fiskeri- og Søfartsmuseet og M/S Museet for Søfart. Samarbejdet blev etableret i 2017 for at styrke og koordinere den maritimhistoriske forskning på SDU og CBS.

Udgangspunktet for *Søfartshistorier* er, at søfarten i bred forstand langt fra har fået den opmærksomhed og anerkendelse i fremstillinger af danmarkshistorien, som søfarten (og industrien) rettelig burde have fået, når man betænker de maritime erhvervs betydning for Danmarks udvikling og internationale forbindelser. I stedet har man traditionelt fokuseret især på landbrugets og arbejderbevægelsens rolle samt på aspekter som demokrati og velfærd. I de to redaktørers indledende kapitel peger de på, at årsagen til nedtoningen af søfartens rolle må være, dels at kun en forholdsvis lille del af befolkningen har haft direkte kontakt til søfarterhvervene, dels at søfart er en meget mere kompleks størrelse at behandle end for eksempel landbruget.

Ideen med bogen er at prøve at se på, hvad det gør ved Danmarks nyere historie, hvis man betragter den fra søfartens perspektiv. Ved at fremhæve nogle særlige maritime aspekter – også lidt skæve synsvinkler – toner nye indsigter i Danmarks generelle udvikling frem. Søfartsperspektivet sætter således virksomheder og erhvervsfolk i centrum, eksempelvis C.F. Tietgen og DFDS, H.N. Andersen og ØK samt A.P. Møller og hans rederier.

Modsat redaktørernes opfattelse kan det dog diskuteres, om søfarten virkelig er så stedmoderligt behandlet i faglitteraturen. Flere af de brede danmarkshistorier bringer trods alt pæn omtale af søfarten til forskellige tider, og i syvbindsværket *Dansk Søfarts Historie*, der udkom 1997-2001 og hurtigt blev udsolgt, er der konsekvent gjort en hel del ud af at beskrive såvel søfartens som søfolkens og redernes placering